

# EASA publiceert eerste Easy Access Rules voor U-space

## EASA publiceert eerste Easy Access Rules voor U-space

*Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) heeft de eerste Easy Access Rules (EAR) voor U-space gepubliceerd.*

De EAR voor U-space omvat [Verordening \(EU\) 2021/664](#), de “U-space-verordening”, tot vaststelling van een regelgevingskader voor de U-ruimte, een luchtruim dat wordt gedefinieerd door bepaalde geografische zones voor drones, [Verordening \(EU\) 2023/203](#) inzake informatiebeveiliging, tot wijziging van de U-space-verordening en [ED-besluit 2022/022/R](#) met de aanvaardbare middelen voor naleving (AMC) en richtsnoer (GM) bij de U-space-verordening.

De EAR voor U-space zijn beschikbaar voor gratis download op de website van EASA in drie verschillende formaten: pdf, voor offline toegang en afdrukken, als online documentatie, met filters en zoekfuncties voor eenvoudige navigatie op computers, tablets en mobiele apparaten, en XML, dat leesbaar is door computersystemen.

[EASA – 29 mei 2024: Eerste Easy Access Rules voor U-space](#)  
[Drone watch: EASA publiceert eerste Easy Access Rules voor U-space](#)

---

# Lijst met No-Fly zones in Nederland aanzienlijk uitgebreid

# Lijst met No-Fly zones in Nederland aanzienlijk uitgebreid

*Bron: [www.dronewatch.nl](http://www.dronewatch.nl) Auteur: Wiebe de Jager*

De lijst met zones waar dronevliegers uit de Open categorie niet mogen vliegen, is aanzienlijk uitgebreid. In plaats van een generiek verbod op het vliegen boven productielocaties voor drinkwatervoorziening en innamepunten in oppervlaktewater, zijn deze locaties nu afzonderlijk opgenomen in de Regeling zonering onbemande luchtvaartuigen. Dat betekent dat er in GoDrone heel wat meer roodgemarkeerde gebieden verschijnen.

[Lees hier het artikel](#)

---

## Britse drone-supersnelweg zal in 2024 voltooid zijn

# Britse drone-supersnelweg zal in 2024 voltooid zijn

*Auteur: Ronald Schnitker*

Een consortium onder leiding van de in Reading gevestigde UTM-softwareleverancier (Unified Traffic Management) Altitude Angel bouwt momenteel met hulp van de overheid 's werelds grootste en langste netwerk van 'drone-supersnelwegen' (265 km), bekend als Project Skyway, dat dorpen en steden in het VK met elkaar gaat verbinden – in eerste instantie de Midlands verbinden met het zuidoosten en die stedelijke agglomeraties langs de zuidkust van het VK.

Een deel van deze supersnelweg is er al – een 10 km brede route voor onbemande drones. Het grootste deel van de financiering is afkomstig uit een overheidssubsidie.

Gebruik wordt gemaakt van een lijn van slimme sensoren op de grond, die communiceren met de drones om ervoor te zorgen dat ze uit elkaar worden gehouden. De informatie van drones, maar ook die van andere vliegtuigen, wordt doorgestuurd naar het controlecentrum van Altitude Angel en wordt verwerkt zodat een beeld ontstaat waar de vliegtuigen naartoe gaan. De drone-supersnelweg is in staat om volledig geautomatiseerde dronevluchten buiten de visuele zichtlijn (BVLOS) te ondersteunen. Zo nodig kunnen aan drones instructies worden gegeven om botsingen te voorkomen en alles veilig te houden.

Het testen is aan de gang, in de buurt van Green Park, in Reading, Berkshire, vliegt al een grote drone met een spanwijdte van meer dan 1m zelf een geplande route. Deze drone heeft genoeg batterijvermogen om anderhalf uur in de lucht te blijven. De drones blijven onder de 328ft (100m) hoogte, uit de weg van grotere vliegtuigen. Ongeveer een derde van de bakens staat al op zijn plaats, soms worden deze bakens op bestaande gsm-masten gemonteerd, en de rest moet in mei 2024

worden gebouwd.

“We hebben al gezien, door middel van testen, dat we medische leveringen zoals monsters veel sneller naar pathologie laboratoria kunnen krijgen dan over de weg.” legt Stephen Farmer van Altitude Angel uit.

Groot-Brittannië loopt daarmee voorop in de ontwikkeling van een digitale infrastructuur dat dorpen en steden langs de snelwegen met elkaar gaat verbinden en heeft de ambitie om haar luchtruim open te stellen voor veilige en beveiligde drone- en luchttaxivluchten.

Zodra de eerste drone snelweg in het VK is aangelegd, zal Altitude Angel de technologie beschikbaar stellen aan elke organisatie, luchthaven, stad of stad in het VK of daarbuiten, die een ‘supersnelweg’ wil opzetten en exploiteren, in staat te stellen dit snel, gemakkelijk en kosteneffectief te doen door middel van een eenvoudige licentieovereenkomst.

**Geraadpleegde bronnen: Altitude Angel en BBC News**

---

**Politie wil met drones  
sneller hulp bieden**

**Politie wil met drones  
sneller hulp bieden**

*Auteur: Ronald Schnitker*

De politie gaat rondom de voormalige vliegbasis in Twente

automatische drones testen die zelfstandig kunnen vliegen. Het gaat om een proef waarbij een drone voor het eerst buiten het zicht van de piloot mag vliegen.

In Nederland mogen drones in principe alleen vliegen als ze vanaf de grond zichtbaar zijn voor de piloot. Om een drone buiten het zicht te laten vliegen – Beyond Visual Line of Sight zoals dat heet – is een ontheffing nodig van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Nu de ILT die ontheffing aan de politie heeft verleend, mag de politie in een gebied van 6 vierkante kilometer bij de voormalige vliegbasis testvluchten uitvoeren. Het toestel vliegt de route zelfstandig en keert na afloop weer terug naar zijn docking station.

Het doel van de pilot is dat de politie met behulp van drones sneller een actueel beeld krijgt van incidenten, zodat sneller en effectiever hulp geboden kan worden. Een drone kan bijvoorbeeld zelfstandig naar een incident vliegen en beelden doorzetten, waarmee de politie op afstand inschat hoeveel hulpverlening er nodig is. Een drone kan ook ingezet worden bij het opsporen van verdachten of vermiste personen.

[Bron: NOS Nieuws in samenwerking met RTV Oost](#)

---

# **Ontwerp** **wijziging** **Luchthavenregeling** **Zweefvliegveld Noordkop**

# Ontwerp wijziging Luchthavenregeling Zweefvliegveld Noordkop

*Auteur: Ronald Schnitker*



*Zweefvliegveld Noordkop Foto: Ronald Schnitker*

Op 23 april 2024 hebben Gedeputeerde Staten de Ontwerp wijziging Luchthavenregeling Zweefvliegveld ZCDH Hippolytushoeverweg vastgesteld. Met deze ontwerp wijziging willen Gedeputeerde Staten op het bestaande zweefvliegveld (Hippolytushoeverweg 15a, 1774 MK Slootdorp) naast de huidige lierstarts ook het opstijgen van de zweefvliegtuigen met een gemotoriseerd vliegtuig toestaan. Deze zogenoemde sleepstarts zijn beperkt tot maximaal 240 per jaar, met een maximum van 30 sleepstarts per dag.

[Bron:](#)

---

# EASA publiceert nieuwe versie van belangrijke documentatie voor Drone- operators

# EASA publiceert nieuwe versie van belangrijke documentatie voor Drone- operators

2 mei 2024, Auteur: Wiebe de Jager Bron: [www.dronewatch.nl](http://www.dronewatch.nl)

De European Union Aviation Safety Agency (EASA) heeft een [bijgewerkte versie](#) van de Easy Access Rules voor onbemande luchtvaartuigsystemen gepubliceerd, bestaande uit de Regulerings (EU) 2019/947 en 2019/945. Deze herziene documentatie integreert de regels en procedures voor drone-operaties en omvat de Uitvoeringsregeling (EU) 2019/947, samen met de gerelateerde Acceptable Means of Compliance (AMC) en Guidance Material (GM), alsook de Gedelegeerde Regeling (EU) 2019/945.

## Belangrijkste wijzigingen

De wijzigingen zijn gericht op het verduidelijken van de methode voor het beoordelen van het ontwerp van drones die worden geëxploiteerd in de Specific categorie. Ook is de toepasbaarheid van de Predefined Risk Assessment voor Standard Scenario 01 (PDRA-S01) [uitgebreid](#) naar landbouwoperaties, wat aantoont dat EASA de flexibiliteit en toepasbaarheid van haar

regelgeving blijft verbeteren om te voldoen aan de behoeften van diverse drone-operaties.

Verder wordt in de documentatie de goedkeuringsprocedure voor vrijvliegende luchtballonnen behandeld. Deze documenten zullen regelmatig worden bijgewerkt om eventuele aanvullende ontwikkelingen in de uitvoeringsregelgevingen, gedelegeerde regelgevingen, AMC en GM op te nemen.

## **Opmerkingen en feedback**

EASA raadt aan dat opmerkingen en feedback via het Easy Access Rules-gedeelte op hun contactformulier worden ingediend, om zo continu verbetering en relevantie van de regelgeving te waarborgen in het snel evoluerende domein van onbemande luchtvaartssystemen.

---

**EASA en EUROCONTROL  
ondertekenen MoC**

**EASA en EUROCONTROL  
ondertekenen MoC**

*Auteur: Ronald Schnitker*

Florian Guillermet, uitvoerend directeur van het Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart van de Europese Unie (EASA), en Raúl Medina, directeur-generaal van EUROCONTROL, hebben een memorandum van samenwerking (MoC) ondertekend om de om de samenwerking te verbeteren voor de veilige en duurzame



toekomst van de Europese luchtvaart.

EUROCONTROL en EASA zijn een sterke en langdurige samenwerking aangegaan op vele gebieden van wederzijds belang, van veiligheid tot innovatie en van efficiëntie tot duurzaamheid, met als algemeen doel ervoor te zorgen dat het Europese luchtvaartveiligheidssysteem zo effectief mogelijk functioneert. Deze samenwerking heeft de synergieën tussen de respectieve technische en wetenschappelijke teams van de twee organisaties versterkt door regelmatige uitwisseling van informatie, kennis en gegevens.

Het gezamenlijk werkprogramma van het EASA en EUROCONTROL en het technisch en coördinatiebureau (TeCO) van het EASA en EUROCONTROL zijn twee cruciale instrumenten die deze vruchtbare samenwerking mogelijk hebben gemaakt, met inbegrip van activiteiten op de volgende gebieden:

- Duurzaamheid van de luchtvaart;
- Europese regels, specificaties en normen voor luchtverkeersbeheer/luchtvaartnavigatiediensten (ATM/ANS) op mondiaal niveau;
- ondersteuning van belanghebbenden; en
- Productie en analyse van ATM/ANS-veiligheidsinformatie.

EUROCONTROL zal, in coördinatie met het EASA, cursussen ontwikkelen en geven om een doeltreffende uitvoering van de EASA-regels te waarborgen en de voortdurende ontwikkeling van het regelgevingslandschap te ondersteunen.

Er zal ook informatie worden uitgewisseld over cybergebeurtenissen en -incidenten die van invloed zijn op de veiligheid van de luchtvaart, en nieuwe technologieën en de invloed daarvan op cyberbeveiliging zullen worden onderzocht. Daarnaast zullen er “tabletop” cyberbeveiligingsoefeningen worden gemaakt en geïmplementeerd.

EUROCONTROL en EASA zullen voorts gezamenlijke onderzoeks- en innovatieactiviteiten worden opgezet om de veiligheid en duurzaamheid van de Europese luchtvaart te bevorderen.

# **Geen vliegplanverplichting meer binnen het Schengengebied**

# **Geen vliegplanverplichting meer binnen het Schengengebied**

*Auteur: Ronald Schnitker*

Op grond van paragraaf SERA.4001 van de bijlage bij de uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 geldt de verplichting om een vliegplan in te dienen voor vluchten die op enig moment internationale grenzen overschrijden. Paragraaf SERA.4001, onderdeel b, subonderdeel 5, van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/2012 biedt EU-lidstaten de mogelijkheid om in nationale wet- en regelgeving uitzonderingen op deze verplichting op te nemen.

Van deze mogelijkheid is met de toevoeging van het tweede lid aan artikel 2 nu gebruik gemaakt. Op grond van dit tweede lid geldt voor VFR (visual flight rules)-vluchten van of naar een staat binnen het Schengengebied geen vliegplanverplichting meer.

Het betreft hier uitsluitend ongecontroleerde VFR-vluchten. Deze uitzondering geldt niet in drie specifieke gevallen. Ten

eerste is een vlieger nog steeds verplicht een vliegplan in te dienen indien een grens wordt overschreden van een land dat zelf nog een vliegplanverplichting voor VFR-vluchten kent. Ook voor vluchten waarbij het luchtruim wordt doorkruist van een land dat een dergelijk verplichting kent, blijft het indienen van een vliegplan verplicht. Ten slotte blijft deze verplichting voor VFR-vluchten bestaan indien de subonderdelen 1, 3, 4 en 6 van onderdeel b van paragraaf SERA.4001 van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/2012 hiertoe verplichten. In die gevallen betreft het gecontroleerde vluchten, vluchten naar aangewezen gebieden of langs aangewezen routes en nachtvluchten.

Voor veel ongecontroleerde VFR-vluchten, met name weersafhankelijke vluchten als zweef- of ballonvluchten, is niet accuraat op te geven of en wanneer de internationale grens overschreden zal worden. In gevallen waarin buurlanden ook geen verplichting tot het indienen van een vliegplan in hun wet- en regelgeving hebben opgenomen, wordt met een uitzondering op de verplichting tot het indienen van een vliegplan de administratieve last op de vlieger van ongecontroleerde vluchten verlicht, zonder dat de veiligheid in het geding komt.

[Lees hier de regeling](#)

---

## **Reading Boeing | Het bouwen van passagiersvliegtuigen is een risicovolle bedrijfstak**

# “Reading Boeing” | Het bouwen van passagiersvliegtuigen is een risicovolle bedrijfstak

*Auteur: Tom van Doormaal*

Het bouwen van passagiersvliegtuigen is een risicovolle bedrijfstak, dat is nog geen groot nieuws. Maar wat er nu gebeurt bij Boeing is dat eigenlijk wel. Even zoeken op het net levert rooie oortjes en uitpuilende ogen op.

Ik schreef er al eerder over.

De toezichthouder FAA meldt: *“a year-long FAA-commissioned probe found a “disconnect” between Boeing executives and employees on safety and said employees fear reassignment or stalled career growth for reporting safety issues.”*

Dat is geen kleinigheid: ‘a disconnect’ betekent dat een kwaliteitsinspecteur zich onveilig moet voelen in het bedrijf, waarin hem een belangrijke rol toekomt. De eerste klokkenluider (die het had over de 737 Max) is inmiddels gevonden met een schotwond in zijn hoofd, ‘selfinflicted’, maar zijn familie vindt zelfmoord niet waarschijnlijk.

Inmiddels is er een nieuwe klokkenluider, die problemen heeft met de productie van de Dreamliner en daarvan structurele tekortkomingen vreest.

De FAA wil van Boeing binnen negentig dagen een plan waarin de kwaliteitsproblemen planmatig worden behandeld. Wat moet je ook als toezichthouder? Ik ga kort in op de drie problemen, die mij lastig voorkomen.

## 1. Shareholder value

Het Amerikaanse bedrijfsleven is al enige decennia in de greep van het streven naar shareholder value. Een bedrijf dient niet om waardevolle producten te maken voor de samenleving, maar om waarde te produceren voor

de kapitaalverschaffers. Dat lijkt een impuls voor de “disconnect”. De vaklieden willen een goed product, maar het management wil winst.

Dat betekent een tegenstelling tussen het management en de CEO enerzijds en de kwaliteitsbewakers anderzijds.

Hoe dat probleem op te lossen? Om te beginnen maar eens door de zittende CEO te ontslaan. Dat is inmiddels gebeurd, maar heb je daarmee de bedrijfscultuur veranderd? Dat lijkt mij niet. Inmiddels heeft de grootste vakorganisatie een plek in de raad van bestuur opgeëist, omdat het bedrijf moet worden beschermd tegen zichzelf.

## **2. Automatische interventies**

Het probleem met twee fatale crashes (2018, Indonesië, 2019 Ethiopië) bleek vermoedelijk te schuilen in de MCAS. (Maneuvering Characteristics Augmentation System). Dat is een vernuftig vaantje dat de AoA (invalshoek stroming) opmeet en corrigeert wanneer die verraderlijk wordt: een te grote invalshoek kan immers overtrek en verlies van draagkracht betekenen...

Maar dan lees ik in de literatuur dat de MCAS is aangepast in dier voege dat de vlieger het systeem altijd kan overrulen. Maar pardon? Was dat dan niet zo?

Ik zou zeggen: een basisregel bij elk geautomatiseerd systeem in de luchtvaart zou toch moeten zijn dat de vlieger de baas blijft? Als dat niet zo was, zat er dan een fundamentele fout in dit systeem, los van eventuele disfunctionele sensoren?

## **3. De vliegtuigenmarkt**

Belangrijk bij de beslissingen is altijd welke marktkrachten werken. Airliners zijn dure dingen, dus de aankoop is niet elk luchtvaartbedrijf gegeven. Dan is vaak een ingewikkelde leaseconstructie een oplossing.

Maar die bundeling van een groot vermogen is dan weer bepalend voor de dikte van het orderboek, waar de industrie het van moet hebben. Het is alleen ook een invloed op de marktbevingen, waarvan niet alles helder

is. Dus zien we daarvan de buitenkant: Boeing die marktaandeel verliest aan Airbus.

Mogelijk heeft Airbus minder problemen met de kwaliteit, omdat het harde kapitalisme van de V.S. geremd wordt door managementstijl of medezeggenschap van de arbeid. Maar het is een vraag, die de Europese toezichthouders ook zou mogen bezighouden.

Zoals Catherina Pistor in Social Europe schrijft: "Will Boeing crash shareholder value?"

Zoals Catherina Pistor in Social Europe schrijft: "*Will Boeing crash shareholder value?*"

---

**Geen vliegsnelweg boven ons  
hoofd', Arnhem is tegen  
nieuwe vliegroute**

**Geen vliegsnelweg boven ons  
hoofd', Arnhem is tegen  
nieuwe vliegroute**

*Bron: Omroep Gelderland d.d. 12 april 2024*

Arnhem zal zich verzetten tegen de veelbesproken vierde aanvliegeroute van Schiphol als inderdaad blijkt dat het extra vliegverkeer ook over de provinciehoofdstad trekt. Dat maakt wethouder Marco van der Wel duidelijk na vragen van D66. Tot

nog toe ging hij ervan uit dat zijn stad daar niet door zou worden getroffen, maar op een nieuwe kaart lijkt dat nu wel het geval.

En dat was reden voor D66-raadslid Joris Brandts om vragen te stellen. Volgens hem blijkt uit Kamerstukken dat het gaat om 42.000 extra vliegbewegingen per jaar, zo'n 120 vliegtuigen per dag. Dat zou een verdubbeling zijn van het huidige aantal. Bovendien is de vlieghoogte daarbij veel lager.

In eerdere gesprekken met het ministerie was er nog geen sprake van dat de route gevolgen zou hebben voor Arnhem, stelt Van der Wel. Wat de gevolgen zijn van de nieuwe kaart die nu rondgaat qua overlast op het gebied van geluid, fijnstof en stikstof is volgens de wethouder nog niet helemaal duidelijk. Dat wordt nog in beeld gebracht.

